

---

# 북한 철도 모빌리티와 규율 안팎의 역동\*

-탈북 소설에 나타난 강원선·평의선 표상 간 비교를 중심으로-

정재호(제1저자, 연세대학교 석사과정생)

하신애(교신저자, 연세대학교 학술연구교수)

## 〈목 차〉

- I. 들어가며: 북한 내부의 모빌리티와 철도 시스템
- II. 강원선의 정보 확산과 정치적 역동성
- III. 평의선의 물자 수송과 교환 경제의 확산
- IV. 나가며: 북한 주민들의 이동 실천과 모빌리티 역량

## 국문초록

이 글의 목표는 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』(2020), 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』(2021)에 나타난 철도 모빌리티를 분석함으로써, 북한의 이동·운송 시스템이 동시대 정치·경제적 상황을 둘러싸고 주민들로 하여금 어떠한 이동 실천을 선보이게 했는지를 고찰하는 것이다. 특히 이 글에서는 정치적 요충지나 국경 무역 도시에 위치한 철도역을 기반으로 전개되는 주민들의 정치·경제적 실천에 초점을 맞추므로써, 조선민주주의인민공화국의 규율과 상응하는 동시에 통치성을 넘나

---

\* 본 논문은 한국문학언어학회·경북대 글로벌시대의 지역 문화어문학 교육연구단이 주최했던 하계전국학술대회 “세계로 향하는 한국어문학 연구—비교 연구의 시각과 논점”(2022. 8. 19)에서 발표했던 글을 수정 보완한 것이다. 토론 및 심사를 맡아 주셨던 여러 선생님들께 감사의 인사를 드린다.

드는 역동성 또한 선보였던 북한 주민들의 모빌리티 역량을 다각도에서 규명했다. 이러한 주민들의 모빌리티 역량은 북한 통치성의 근간이 되었던 폐쇄형 행위자-연결망에 균열을 일으키고, 철도 노선 주변의 공간에 새로운 의미를 부여하며, 나아가 탈북으로 이어진다는 측면에서 중요하게 다루어질 필요가 있다.

핵심어: 이동성, 행위자, 연결망, 통치성, 탈북 문학, 북한이탈주민

## I. 들어가며: 북한 내부의 모빌리티와 철도 시스템

이 글의 목표는 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』(2020), 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』(2021)에 나타난 철도 모빌리티를 분석함으로써, 북한의 이동·운송 시스템이 동시대 정치·경제적 상황을 둘러싸고 주민들로 하여금 어떠한 이동 실천을 선보이게 했는지를 고찰하는 것이다. 모빌리티라는 용어는 사람·사물·정보 등 인간과 비인간을 포괄하는 이동 주체/대상, 혹은 철도·자동차 등 이동을 가능하게 하는 기술을 가리킨다. 모빌리티 패러다임은 위와 같은 요소들에 입각하여 이동에 내재된 의미를 탐구하는데, “경험을 통해 장소에 의미가 부여되는 과정”이나 “장소와 장소를 연결하여 네트워크를 형성함으로써 지리를 새롭게 재구성하는 과정”을 주로 분석한다. 한편 사회지리적 공간을 가로질러 이동하기 위해서는 “이동 능력과 실행력”을 의미하는 “모빌리티 역량(mobility capability)”을 갖추어야 한다. 이때 이주·정착은 “자신이 처한 시공간에 주어진 잠재적 모빌리티의 범위에서, 자신이 가진 기술을 바탕으로 특정 목적을 달성하기 위해 계획을 세워 수행한다”는 측면에서 모빌리티 역량을 근간으로 하는 대표적인 이동 실천이라 할 수 있다.<sup>1)</sup>

지금까지 진행된 북한 주민의 이주와 정착에 대한 연구는 주로 탈북에 초점을 맞추어, 다양한 성과들을 도출했다. 최근 연구들은 탈북을 북한의 경제 상황

1) 정수열 · 정연형, 「국내 북한이탈주민의 모빌리티 역량과 이주 실천」, 『대한지리학회지』 제56권 제6호, 2021.12, 573-575쪽.

으로 인한 수동적 이동으로 바라보는 관점으로부터 한발 더 나아가, “국경을 넘나들며 일궈 온 민족의 생활을 확장하는 커뮤니티 내의 이동” 혹은 “세계화 시대에 국경을 넘나드는 국제이주”로 포착한다.<sup>2)</sup> 즉 1995년 식량난 이후 본격된 북한 이탈 행위는 “탈북 가족의 인적·물적 네트워크”를 통해 주민들의 생활을 국경 너머와 연동시키는 한편, “북한과 외부 세계 사이의 정치·문화적 차이를 인식”하도록 함으로써 “더 나은 환경을 찾아 삶의 터전을 옮기도록” 하는 국제이주로 확장된다. 선행 연구는 이처럼 국경을 넘나드는 북한이탈주민들을 “트랜스내셔널 디아스포라”라고 명명한다.<sup>3)</sup> 탈북 문학에서 이들은 “경계인으로서의 위험성을 내포하고 있는 제3세계 난민이자 초국가 시대의 타자”로 표상되며<sup>4)</sup>, 동시에 이들이 이동 실천을 통해 구축한 생활 영역이나 사회경제적 연결망은 스스로의 삶을 향상시키기 위한 이주 및 타 국가 정착에까지 영향을 미치는 유의미한 자본으로 포착된다.<sup>5)</sup> 이러한 북한이탈주민들의 총체적 이동성을 가시화하기 위해서는 이들이 북한 영토 내부에서부터 축적해 왔던 모빌리티 역량에 대한 분석이 수반되어야 한다. 현재까지 북한이탈주민 연구는 대부분 ‘탈북 과정에서 국경 넘기’에 초점을 맞추고 있으며, 이들이 북한 영토 내부에서 영위하고 축적했던 이동성의 실상(實狀)에 대해 연구한 사례는 찾기 어렵다. 즉 북한 주민들의 이동성에 관한 선행 연구들은 국경 이후(Post-Border)나 접경 이후(Post-Borderlands)의 관점에 입각하여 주목할 만한 성과를 거두었으나, 국경 이전(Pre-Border) 북한 내부의 모빌리티를 연구한 사례는 드물다.<sup>6)</sup> 이는 북한 내부/외부 이동성 간의 단절을 야기하고, 북한 주민들이 담지한 모빌리티 역량에 대한 이해 또한 협소하게 할 여지가 있다는 측면에서 보완될 필요가 있다. 이 글

2) 김성경, 「경험되는 북중 경계지역과 이동경로 - 북한이탈주민의 경계 넘기와 초국적 민족 공간의 경계 확장」, 『공간과 사회』, 40, 2012, 114-158쪽; 김성경, 「북한이탈주민의 월경과 북중 경계지역: '감각' 되는 '장소'와 북한이탈여성의 '젠더'화된 장소 감각」, 『한국사회학』, 47(1), 2013, 221-253쪽; 박배균, 「초국가적 이주와 정착을 바라보는 공간적 관점에 대한 연구: 장소, 영역, 네트워크, 스케일의 4가지 공간적 차원을 중심으로」, 『한국지역지리학회지』 제15권 5호, 2009, 616-634쪽.

3) 오윤호, 「탈북 디아스포라의 타자정체성과 자본주의적 생태의 비극성 - 2000년대 탈북 소재 소설 연구」, 『문학과학』 10권 1호, 2011, 2, 4쪽.

4) 오윤호, 위의 글, 4-5쪽.

5) 정수열·정연형, 위의 글, 572, 575쪽.

에서는 북한 내부의 이동·운송 시스템 및 노선 주변의 공간성에 대한 분석을 토대로, 북한 주민들이 탈북에 이르기까지 어떠한 모빌리티 역량을 축적하고 활용했는지를 고찰하고자 한다. 특히 이 글에서는 정치적 요충지나 국경 무역 도시에 위치한 철도역을 기반으로 전개되는 주민들의 정치·경제적 실천에 초점을 맞추으로써, 조선민주주의인민공화국의 규율과 상응하는 동시에 통치성을 넘나드는 역동성 또한 선보였던 북한 주민들의 모빌리티 역량을 다각도에서 규명할 것이다.

위와 같은 연구 목적을 달성하기 위해, 이 글은 북한의 대표적인 이동 수단인 철도에 주목한다. 철도는 “산업혁명과 더불어 등장한 최초의 기계화된 모빌리티 시스템”으로, “대규모 집단 이동”을 발생시키는 한편 분업 및 상명하복의 위계”를 바탕으로 “공공 규제”를 선보였다. 즉 철도에 의거한 공공 이동화(public mobilization)는 시간·공간·일상생활의 형태를 재배열하고, “기계·시간표·일정(日程) 계획을 국가 시스템 전반에 걸쳐 묶어주는 혁신”을 야기했다. 이러한 혁신과 더불어, “사람 활동을 특정 장소와 시점에 규범적으로 위치시키는 통치성”이 공고해졌음은 자명한 사실이다.<sup>6)</sup> 북한 또한 철도라는 공공 이동화에 입각하여 조선민주주의인민공화국의 정치 시스템을 제도화했으며, 모빌리티로 조

6) 탈북 문학 및 이에 대한 연구들 또한 “탈북자들의 험난한 탈북 과정과 고통스러운 유랑, 이후 정착의 어려움 속에서 드러나는 한국 사회의 모순과 문제들”에 주로 초점을 맞추어 왔다. 여기에 대해서는 서세림, 『탈북 작가의 글쓰기와 자본의 문제』, 방민호 외, 『탈북 문학의 도전과 실험』, 역락, 2019, 43-44쪽; 소영현, 「마이너리티, 디아스포라-국경을 넘는 여성들」, 『여성문학연구』 22, 2009; 엄미옥, 「전지구화 시대, 여성이주 서사와 장소 만들기」, 『비평문학』 76, 2020.6; 양중근, 「모빌리티, 디아스포라, 난민 문학」, 『탈라문화』 68, 2121.12. 이경재에 따르면 탈북 문학은 크게 4가지 유형으로 나뉘는데, 1) 탈북 이후 겪는 자본주의적 현실의 문제점에 초점을 둔 논의, 2) 탈북자들의 이주를 디아스포라적 관점에서 살펴본 논의, 3) 분단체제에 따른 분단문학의 새로운 유형으로 접근하는 논의, 4) 탈북자가 겪은 북한 현실에 대한 비판에 관심을 둔 논의 등이 그것이다. 이경재, 「탈북 작가 소설에 나타난 여성 표상 연구」, 방민호 외, 위의 책, 168쪽. 이때 서세림의 연구는 “탈북 이전에 겪은 북한의 현실과 탈북 과정, 탈북 이후의 삶을 연계적으로 분석”한 드문 사례라는 측면에서 주목된다.

7) 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 옮김, 아카넷, 2014, 41, 185-186, 195-196, 205-206쪽; 하신애, 「제국의 법역(法域)으로서의 대동아와 식민지 조선인의 모빌리티(mobility) (2)-박태원을 중심으로」, 『구보학보』 23, 2019, 78쪽. 푸코에 따르면 통치성(governmentality)은 “적절한 목적에 이르기 위한 사물의 올바른 배치”이자, “규범과 윤리성·사회성을 갖추고 주체의 실천을 통솔하는 테크닉”을 가리킨다. 여기에 대해서는 콜린 고든 외 엮음, 『푸코 효과: 통치성에 관한 연구』, 심성보 외 옮김, 난장, 2014, 141, 457쪽 참조.



(그림 1: 북한 철도 노선 현황)<sup>8)</sup>

직된 전 국토의 상(像)을 제시함으로써 위계화·규율화된 국가 공간을 창출했다.

실제로 북한에서 철도는 경제적·사회적·정치적 조직 패턴의 기초가 되는 “물질적 하부 구조”이자 국가적 감시체제의 일환으로 기능하고 있다.<sup>9)</sup> 북한 육상 수송망의 경우 철도 중심의 주철중도(主鐵從道) 구조로 설계되어 있으며, “화물의 90%와 여객운송의 62%를 철도가 담당”함으로써 경제적·사회적 인프라의 주축으로 자리 잡고 있다.<sup>10)</sup> 북한 주민들의 철도 의존도가 높은 이유는 정기 국내 항공편이나 도시 간 버스가 존재하지 않고, 자동차 도로의 정비가 이루어지지 못하여 장거리 이동의 경우 철도를 유일한 교통수단으로 활용할 수밖에 없기 때문이다. 이러한 북한 주민들의 철도 여행은 “공민증·통행증·승인번호” 검사를 통해 규제되며, “열차안전원의 검표·열차보안원의 순회” 등에 의해 단속된다. 즉 “무찰승차·행렬 무시·뛰어 타기”를 비롯한 승차 시의 혼란은 사회안전부에 의해 통제되고, 도난 등의 위법 사항 및 스파이·반체제파의 정치적 활

8) 문기환, 「유라시아 철도 연결, 북한철도 시설 개량·현대화 필수...」, 『국토매일』, 2015. 1. 12.

9) 존 어리, 앞의 책, 2, 15쪽.

10) 북한에서 철도수송, 도로수송, 하천 및 해상수송 간 분담 비율은 86: 12: 2이다. 김인구, 「철도수송에 편중된 북한의 수송체계」, 『북한』 245, 1992, 137쪽.

11) 서사범, 「북한철도의 실상」, 『대한토목학회지』 57권 1호, 2009, 115-117쪽.

동은 국가안전보위부의 규율하에 놓여 있다.<sup>11)</sup>

그러나 북한의 이러한 엄격한 모빌리티 통치성은 1990년대 경제적 곤궁으로 인해 허덕이던 “고난의 행군” 이후 허점을 드러내게 되었다. 즉 식료품을 구하는 사람들로 혼란스러웠던 고난의 행군 당시에는 통행증도 없는 주민들의 객차 지붕 탑승 및 무임승차가 난무했다. 나아가 현시점에는 열차의 노후화 및 전력난으로 인해 열차 운행 횟수가 대폭 줄어들었고, 정전으로 인해 열차 도착 시점을 예측할 수 없게 되었으며, 철도 종사자들의 임금이나 배급 또한 기대할 수 없게 되었다. 이러한 사정으로 인해 현재 북한에서는 “차표 획득을 둘러싸고 스스로 임금을 벌지 않으면 살아갈 수 없는 철도원과 타지 않으면 안 되는 승객 간의 뇌물 및 암시장 거래”가 성행하며, 정전이 발생할 때마다 최대 20-30시간씩 정지하는 열차 내 승객들을 위해 역마다 식료품을 거래하는 비공식적인 장마당이 형성되었다.<sup>12)</sup>

위와 같은 북한 모빌리티 통치성의 허점은 북한 주민들로 하여금 이동체(열차)/구성 요소(탑승객)라는 주체/객체의 이분법적 위계로부터 벗어나, 인적·물적 자원 및 정보를 이동시키는 행위주체로서 스스로의 행동 양식을 재정의하도록 했다는 측면에서 주목된다. 모빌리티 패러다임에서 이동체들은 “구성 요소들이 단단히 결합되어야만” 움직이는 “불변적 이동(immutable mobile)”의 원리에 입각한 것으로 논의된다. 요컨대 운송 시스템이 움직이기 위해 “그것을 구성하는 요소들은 고정되어야 하며, 만약 그 요소들이 분리되면 그 이동체는 움직일 수 없다.”<sup>13)</sup> 이처럼 정주주의적(定住主義的)인 ‘불변적 이동’ 원리 하에서, 북한 철도 시스템은 그 구성 요소인 탑승객들의 규율화된 부동성이 전제되어야 이동 가능한 것으로 사유된다. 즉 국가의 통제에 입각한 주민들의 사적 부동성 제반(際畔) 위에서 집단적 이동성이 보장되는 것이다. 그러나 일제시기부터 활용되었던 북한 철도의 낙후성 및 경제난으로 인한 연료의 부족은 열차의 정지·지연·지체를 야기했으며, 이 경우 탑승객에 대한 국가적 통제는 이동체의 원활

12) 서사범, 위의 글, 116쪽.

13) 존 어리, 이희상 공역, 『모빌리티 Mobilities(2007)』, 커뮤니케이션북스, 2016, 4, 11, x viii쪽.

한 작동을 보장하지 않는다. 이때 흥미로운 사실은 열차의 부동으로 인해 구성 요소인 북한의 탑승객들이 정지하는 것이 아니라, 오히려 생존을 위해 활발히 유목하는 모습을 보인다는 것이다. 이동체가 멈추면 그 구성 요소 역시 멈춰야 하는 관계는 과거 정주주의적 사고에서 일반적이었으나, 북한 철도 시스템의 경우 주민들이 부동하는 열차를 대신하여 스스로의 신체를 운송 수단으로 활용함으로써, 자원 및 정보를 이동시키거나 개별 연결망을 형성하는 역동성을 드러낸다.

요컨대 북한 철도 시스템의 경우, 노후화 및 경제난으로 인한 부동성의 영향 하에 주민 개개인을 이동의 행위주체로서 거듭나게 했다는 측면에서 특수성을 지닌다. 선행 연구에서 지적했듯이, 북한 사회주의 체제를 유지하는 기본 구조는 중앙당의 엄격한 통제하에 자원 및 정보의 유출입을 차단하는 “폐쇄형 행위자-연결망”의 특성을 담지하고 있었다. 그러나 90년대 이후 지속된 북한의 경제난과 식량난은 “사회주의 체제의 핵심인 국가의 중앙 배급제 붕괴”로 이어지면서 구성원 스스로 생존 문제를 해결하도록 하는 결과를 초래했다. 이 과정에서 주민들은 무기력해진 공공 이동 수단을 대체하여, 스스로 생필품 밀거래를 위해 유목하면서 인간·사물·정보·공간 등 다양한 인간/비인간 행위자들을 새로운 “생존 연결망(survival network)”에 포섭하는 면모를 보였다.<sup>14)</sup> 이러한 주민들의 이동 실천은 북한 통치성의 근간이 되었던 폐쇄형 행위자-연결망에 균열을 일으키고, 철도 노선 주변의 공간에 새로운 의미를 부여하며, 나아가 탈북으로 이어진다는 측면에서 중요하게 다루어질 필요가 있다.

이 글에서는 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』(2020), 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』(2021)을 연구 대

14) 광정래, 「행위자-연결망 이론(Actor-Network Theory)으로 본 북한사회 내 정보 이동성과 커뮤니케이션 선 구조 분화」, 『사회과학연구』 제26권 3호, 2015, 365-366, 373-374쪽. 행위자-연결망 이론은 세상의 실재(reality)가 고정된 본질(essence)을 가진다는 사유를 대신하여, 끊임없는 ‘관계(relation)’의 구성이 바로 세상의 다중적 실재이며, 이 속에서 인간과 비인간 요소들은 각각의 고유한 ‘행위성(agency)’을 통한 ‘결합(conjunction)’이라는 존재론적 성격을 드러낸다고 본다. 행위자-연결망의 대표적인 이론가인 브루노 라투르(2010)는 사회, 조직 등은 인간만이 아니라 다양한 질료로 이루어진 패턴화된 연결망으로 구성되었음을 논의한다.

상으로 설정하여, 북한 철도 시스템이 부동성의 현실과 맞물려 탑승객들을 자원 및 정보를 이동시키는 행위주체로서 재정위하는 과정을 고찰할 것이다. 해당 소설집에 실린 작품들은 철도를 경유하여 서사가 진행된다는 공통성을 지니고 있으며, 특히 1990년대 ‘고난의 행군’ 및 2000년대 경제개혁으로 인해 변화된 체제하에서<sup>15)</sup> 동시대 북한 주민들이 어떠한 이동 실천을 선보이는지를 문학적으로 형상화함으로써 행위주체로서의 각성 과정을 부각시킨다. 각 소설집들이 강원선 및 평의선 주변을 공간적 배경으로 삼고 있다는 점에 착안하여, 이 글에서는 강원선·평의선 표상 간 비교를 중심으로 작품 분석을 수행할 것이다. 정치적 요충지로 연결되는 강원선 표상을 다룬 작품의 경우, 규율의 허점으로 인해 발생하는 철도 시스템의 부동성을 노출시키는 한편, 북한 주민들이 정보 확산의 주체로서 사회적 커뮤니케이션 체계 내부에 정치적 역동성을 투입시키는 과정을 형상화한다. 국경 무역도시로 연결되는 평의선 표상을 다룬 작품의 경우, 감시체제의 해이가 자본의 개입과 맞물려 북한 주민들을 생필품을 수송·거래하는 행위주체로 역동하게 하고, 인간/비인간 행위자와의 생존 연결망에 입각하여 교환 경제를 확산시키는 양상을 가시화한다는 점을 제시하고자 한다.

## II. 강원선의 정보 확산과 정치적 역동성

주지하듯이, 교통·통신과 같은 사회기반시설은 정보와 자원의 이동을 촉진함으로써 경제의 효율성을 증가시킨다. 따라서 근대 국가들은 정보와 자원이 더 넓은 영역 및 보다 많은 주체들 사이에서 이동할 수 있도록 사회기반시설에 투자해왔다. 이때 북한의 경우 시설 투자를 통해 경제 성장을 도모하기보다는 체제 유지를 위한 정치적 통제 강화에 주력했으며, 이로 인해 철도를 비롯한 사회기반시설 전반의 노후화를 초래했다는 측면에서 예외적 사례로 간주된다.<sup>16)</sup>

15) 장해성·이지명 외 3명, 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』, 예음, 2021, 229-230쪽.

16) 김두얼, 『북한의 철도건설, 1900~2015: 산업화와 장기 경제집체에 대한 함의』, 『나라경제』 20권 11호, 2018, 335-336, 363-364쪽.

17) 김두얼, 위의 글, 345-349쪽.



실제로 선행 연구는 북한이 1990년대에 이르기까지 수차례 경제개발 계획을 추진했음에도 불구하고 철도 건설 규모는 해방 이전에 비해 3분의 1 수준에 머물렀으며, 기관차·신호기·견인기를 비롯한 철도 시설은 1910-1930년대 일제의 부품에 의존하고 있음을 지적한다.<sup>17)</sup> 경성을 기점으로 건설되었던 일제 시기 철도망은 해방 이후 북한에 의해 평양 중심으로 재편되었다. 그러나 부품의 노후화 및 연료의 부족, 보수 정비의 미비로 인해 현재 북한 철도의 이동 속도는 일제 시기 증기기관차에 비해 뒤떨어진 상태이며, 이에 대한 국가적 차원의 보완이 이루어졌다고 보기 어렵다.<sup>18)</sup>

이처럼 철도로 대표되는 지리적 교통망 건설 투자에 소극적이었던 북한 당국의 면모에 대해, 선행 연구는 2가지 원인을 제시한다. 즉 1) 지역 주민의 정치적 통제를 위한 지리적 이동의 최소화, 2) 군 단위를 기본으로 하는 자립경제 노선의 구축이다. 1)의 경우, 북한이 교통망 건설 투자에 소극적이었던 이유는 경제 성장보다는 주민 통제를 입각한 체제 유지에 집중하고자 했기 때문인 것으로 제시된다. 이때 북한이 도로가 아닌 철도 중심의 교통 체계에 주력했던 이유는 사적 모빌리티인 자동차가 개인의 이동의 자유를 넓히는 방식인데 비해, 공공 모빌리티인 철도는 정부가 통제할 수 있는 여지가 넓기 때문이다. 2)의 경우, 북한은 식량을 비롯한 생필품, 경공업 제품 대부분을 각 지역에서 생산하여 자체 조달하도록 함으로써 경제를 군 단위의 자급체제로 구축했다. 이러한 경향은 북한을 상호 고립된 경향을 갖는 지역경제의 집합체로 만들었으며, 이는 상품 이동을 상당 부분 군 내에서 이루어지도록 함으로써 지역 간 이동을 최소화하고자 했던 북한 당국의 정치적 목적과 상응한다.<sup>19)</sup>

이처럼 정치적 통제와 자립경제 노선 간의 상호작용을 통해 지리적 이동을 최소화하고 체제를 유지하고자 했던 북한 당국의 의도에도 불구하고 1990년대 중반 국영생산 체제가 무너지면서 사회 전반의 통제가 해이해졌으며, 주민들은

18) 김두얼, 위의 글, 345-349쪽. 선행 연구는 1970-80년대에 걸쳐 북한이 수송난 타개를 위해 “수송혁명 200일 전투”(1977-1978) 및 “5.18 경시·무사고·견인초과운동”(1979)을 추진했으나, 선로 확장·기차역의 신설·부품 제조보다는 인민들의 “노력경쟁”을 독려하는 이상론에 그쳤음을 언급한다. 김인구, 앞의 글, 136쪽; 이명, 「심각한 동맹경화에 빠진 북한철도」, 『북한』, 2016, 124쪽.

19) 김두얼, 앞의 글, 355-369쪽.

생존을 위해 거주지를 떠났다. 그 결과 북한 내 '지역 간 이동'이 활발히 이루어졌는데, 이러한 개별 이동성은 당과 선전선동부와 통일선전부가 “상위 행위자(upper-actor)”로서 일률적 감독을 담당했던 북한의 사회적 커뮤니케이션 체계에 변동을 일으켰다. 선행 연구에서 지적하듯이 중국에 있는 친지 방문이나 밀거래를 위해 국경을 넘는 일이 잦아지는 한편, 장마당과 같은 자생적 시장을 통해 외부 문화를 접할 기회가 많아진 북한 주민들은 CD나 DVD의 형태로 중국과 일본, 남한에 관한 다양한 정보들을 유통시켰다. 이는 폐쇄된 사회주의 체제의 철저한 통제 속에서 살아온 북한 주민에게, 외부 세계와 접촉하고 이를 북한 내부의 실상과 비교할 수 있는 기회를 제공했다. 이처럼 1990년대 이후의 매체 환경 변화에 따라 새롭게 정보 연결망에 참여하게 된 북한의 “하부 행위자(dependent-actor)”들은 북한 안팎의 다양한 인간/비인간 행위자들과 접촉함으로써 금지된 정보들을 확산시키고, 사회적 커뮤니케이션 체계에 정치적 역동성을 투입시켰다.<sup>20)</sup> 이 장에서는 강원선 철도의 이야기를 담은 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』를 통해, 주민들이 정보 확산의 주체로서 북한 통치성의 허점을 드러내는 과정을 분석할 것이다. 특히 이 장에서는 작품 속 강원선이 현 북한 철도 시스템의 노후화를 체감하거나 평양·원산 등 정치적 요충지와 연결성으로 인해 위계화된 북한 사회의 불합리성을 목격하게 하며, 나아가 남한과의 공간적 연결(가능)성으로 인해 분단이라는 정치적 상황을 사유하도록 함으로써 당국에 대한 반체제적 정보 및 담화들을 수송하는 노선으로 형상화된다는 점에 초점을 맞추고자 한다.

강원선은 일제 시기에 완공된 노선으로 1910년 10월부터 1914년 8월에 걸쳐 건설되었고, 당시 용산-의정부-철원-평강-삼방-석왕사-원산 등을 비롯하여 34개 역이 배치되어 있었다. 일제 시기 경원선으로 명명되었던 해당 노선은 분단 및 한국전쟁의 결과 철원 월정리를 기점으로 남북으로 나뉘었으며, 현재 북한에서는 강원선이라는 이름으로 평양-고원-원산-안변-고산-세포-평강역으

20) 광정래, 앞의 글, 367-370쪽. 해당 연구에서 광정래는 국내외 대북전문가, 대북활동가, 탈북민, 북한 내 정보원 등을 대상으로 심층 인터뷰를 진행함으로써, 본문에서 언급된 북한 내부의 사회적 커뮤니케이션 체계의 변동 실태를 입증하고 있다.

로 운행되고 있다.<sup>21)</sup> 이처럼 남북으로 단절된 경원선을 둘러싸고 철도 연결 논의가 진행된 적도 있으나, 이는 북한 노동당 측의 정보 통제에 의해 결국 무산된 것으로 제시된다.<sup>22)</sup> 이처럼 정보 확산을 둘러싼 당의 일률적 감에도 불구하고, 작품 속 열차 탑승객들은 이동의 경험을 통해 각자의 정보를 수집하고 확산시키는 것으로 그려진다.

『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』에서 가장 먼저 감지되는 하부 행위자들의 정보 유포 행위는, 철도 시스템의 낙후된 실태에 관한 것이다. 앞서 살펴보았듯이 철도에 의거한 공공 이동화가 “기계, 시간표, 일정 계획을 국가 시스템 전반에 걸쳐 묶어주는 혁신”을 통해 사람이나 활동을 “특정 장소와 시점에 규범적으로 위치시키는 통치성”을 선보이는 것이라면, 작품 속에서 자연과 지체를 반복하는 철도의 모습은 그 자체로 하부 행위자들이 통치성의 허점을 간파하도록 하는 원인이 된다. 실제로 소설집 곳곳에서 이러한 정황들이 발견되는데, 가령 「김택광 소전」의 인물들은 “달구지를 타도 이보다 빠를 법한” 열차의 속도를 체감한다. 작품에 등장하는 할아버지는 “군대 갔던 아들이 사고로 사망”했지만, 장례일이 하루 지나도록 목적지에 도달하지 못한 채 열차 안에 갇힌 상태인 것으로 그려진다. 마찬가지로 「추가령 높은 고개」의 인물은 “동해를 따라 느릿느릿 기어 내려온 해산발-해주행 제38 준급행열차가 고원역에 24시간째 발이 묶여” 있음을 지적하는데, 이는 “열차 운행 상태가 한심하기 짝이 없다. 무엇보다 전력난이다. 몇 개 역을 가면 정전이 되고 한 번 정전이 되면 몇 시간은 보통인데 하루 이상 전기가 들어오지 않을 때도 있다”는 발화를 통해 북한의 철도 운영 실태를 드러내는 것으로 귀결된다.<sup>23)</sup> 「침묵」에서는 이러한 철도 시스템의 부실함이 노후화된 시설로부터 기인하는 것이며, 이는 “왜정 때 우리나라를 강점한 일본놈들이 놓고 간 레루”를 그대로 쓸 정도로 기술 수준을 발전시키지 못한 북한의 현실로 인한 것임이 지적된다. 또한 「침묵」에서는 주민들이 이미 북한 철도 시스템의 실태를 남한과의 비교 하에 인지

21) 장해성·이지명 외 4명, 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』, 예유, 2020, 215, 217쪽.

22) 이지명, 「침묵」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 75쪽.

23) 장해성, 「김택광 소전」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 10-11; 도명학, 「추가령 높은 고개」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 83-85쪽.

하고 있음이 드러나는데, 즉 “최근 남조선은 시속 430km 열차”를 만들었지만 북한의 열차는 “시속 4-50, 최대 60밖에 달릴 수” 없다는 것이다.<sup>24)</sup>

이처럼 탈북 소설에서 형상화되는 경원선 열차는 “도살장에 들어가는 황소”처럼 기어가거나 “하철 덩어리”에 불과한 무기력한 기계로 표상된다.<sup>25)</sup> 이때 열차의 무기력함은 속도와 관련되어 있으며, 이는 국가적 표준시(時)라는 통치성의 문제와도 직결된다. 선행 연구에서 언급했듯이 철도는 탑승객들이 “정해진 시간을 기다려 함께 열차에 승차하도록” 통제함으로써 “동시적인 근대의 시간을 공유”할 것을 지시한다. 이처럼 “시간을 공유하는 사회적 유기체를 상상하는 것은 역사를 따라 움직이는 건실한 공동체”로서 근대 국가를 사유하도록 하고<sup>26)</sup>, 나아가 “구성 요소들의 철저한 시공간적 분업 관계<sup>27)</sup>”를 설정한다는 측면에서 국가의 생산성 향상에 기여하는 것이다. 이때 기차역에 발이 묶이는 일이 빈번한 북한의 철도 시스템은 표준시를 둘러싼 규율이 부재한 상태로 해석될 수 있으며, 열차 시간표에 기재되어야 하는 출발/도착 시간은 잦은 지체로 인해 공적 효능을 상실했음을 노출시킨다.

위와 같이 철도의 낙후성으로 인해 통치성의 허점이 가시화되는 것과 더불어, 작품에서는 평양·원산 등 정치적 요충지를 오가는 상위 행위자들로 인해 열차 시간표가 임의로 변경되는 부조리한 현실 또한 그려진다. 「김택광 소전」의 주인공 박상순은 북한 조선중앙방송 경제국 기자로, 강원도 평강에 위치한 담 목장 취재를 위해 길을 나선다. “어쩌다 열차가 정시에 떠난다 해서 마음 놓았”던 박상순은 고원역에 이르러, 자신이 탄 열차가 “김정일이 탄 1호 열차”로 인해 정지해야 하는 현실을 목격한다. 해당 대목을 통해 알 수 있듯이, 상위 행위자이자 이동 특권층(Kinetic elite)<sup>28)</sup>에 해당하는 정치 지도자들은 자신의 이동

24) 이지명, 「침묵」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 67-68, 72쪽.

25) 장해성, 「김택광 소전」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 10쪽; 도명학, 「추가령 높은 고개」, 장해성·이지명 외 4명, 위의 책, 84쪽.

26) 김도경, 「분화되는 모빌리티, 자동차가 창출하는 근대적 시공간」, 『한국문예비평연구』 68, 2020, 36-37쪽; 베네딕트 앤더슨, 『상상의 공동체』, 윤형숙 옮김, 나남출판, 2002, 50쪽.

27) 존 어리, 앞의 책, 2쪽.

28) 미미 셀러, 『모빌리티 정의』, 엘피, 2019, 58쪽. 이동 특권층(Kinetic elite)은 전 세계를 돌아다닐 수 있는 모빌리티를 갖춘 정치나 사업 분야의 지배층, 특권층을 뜻한다.

시간 및 경로를 임의로 설정할 수 있다. 나아가 북한 정치 지도자는 경로를 방해하는 다른 열차들을 “자신이 탄 열차의 움직임이 끝날 때까지” 정지시킴으로써, 하부 행위자들의 이동성을 억압하는 양상을 보인다.<sup>29)</sup>

이처럼 위계화된 모빌리티의 분배는 “강력한 힘을 가진 집단으로 하여금 공장소와 길거리를 점유하도록<sup>30)</sup>” 한다는 측면에서 작중 인물들에게 문제적으로 인식된다. 가령 「김택광 소전」에서 박상순은 “수령도 인민의 아들이라고 하면서 그 한 사람 때문에 술한 열차를 세워놓는단 말인가. 말도 되지 않는다.”는 구절을 통해 특권층을 비난하며, 국가적 표준시가 이동 특권층으로 인해 비표준시로 전락하는 양상을 공론화한다.<sup>31)</sup>

이때 박상순이 선보인 북한 특권층에 대한 비난은, 열차 내 정보 확산에 입각하여 탑승객들로 하여금 철도의 낙후성·위계화를 둘러싼 정치적 문제의식을 각성하도록 한다는 측면에서 눈여겨볼 필요가 있다. 「김택광 소전」에서 박상순은 열차 안에서 우연히 신문 기사 하나를 발견한다. 기사에는 철도대학 동창생이자 “공화국노력영웅”으로 표창된 김택광의 죽음에 관한 이야기가 담겨 있다. 김택광은 타고난 “헛풍쟁이”로 북한 사회에 적응하지 못했는데, “김일성의 접견을 받았던 모범 협동농장 관리위원장”을 어머니로 둔 특권층인 덕분에 당국의 규율을 회피함으로써 북한 통치성의 불합리성을 표상하는 인물로 그려진다. 이후 김택광은 당의 규율을 넘나든 죄로 “비판무대”에 올랐지만, 간신히 대학을 졸업하고 김일성, 김정일의 청년 전위대인 “3대 혁명 소조”로 발탁되어 철도관리국 원산 세포에 파견되었다. 그러나 김택광은 일터에서도 요령을 피우다 결국 화재로 목숨을 잃는다. 당은 이 사건을 선전에 활용하여, 김택광을 “위대한 수령 김일성과 친애하는 지도자 김정일의 초상화”를 구하려다 죽음을 맞이한 영웅으로 서사화한다.<sup>32)</sup> 그런데 이처럼 상위 행위자가 유포한 일률적 서사와는 별개로, 사건의 진상은 열차 안에서 오가는 주민들 간의 담화를 통해 공개된

29) 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 9-10쪽.

30) 미미 셸러, 앞의 책, 82쪽.

31) 장해성, 「김택광 소전」, 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 10쪽.

32) 장해성, 「김택광 소전」, 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 14, 16, 24쪽.

다. 즉 열차 안에서 우연히 마주친 “세포 철길대 대장”은 김택광의 죽음이 북한 당국에 의한 날조라는 사실을 밝혔던 것이다. 김택광이 구하려 했다는 김일성과 김정일의 초상화는 “애초에 없었으며”, 김택광은 노후화된 침목을 “자력갱생”하라는 불합리한 지시를 회피하기 위해 “술을 억병으로 마시고 뒷창고에 숨어 자다” 변을 당했음이 밝혀진다. 이처럼 유명무실해진 북한 내 규율의 실체와 더불어 “김일성, 김정일이 자신들의 위대성을 선전하기 위해 사기꾼도 영웅으로 둔갑”시키는 부조리한 현실은, 열차 내에 형성된 북한 주민들 간의 정보 연결망을 통해 공유된다. 이러한 열차 내에서의 정보 확산은 개개인으로 하여금 통치성의 허점을 포착하게 함으로써, “집단적 이동”을 위해 건설되었던 북한 철도 시스템을 “나라의 동맥이 썩었음”을 공론화하도록 하는 정치적 역동성의 장으로 전환시킨다는 측면에서 중요하다. 즉 「김택광 소전」에서는 미디어를 통해 유포되는 상위 행위자의 '거짓'과 하부 행위자들의 연결망을 통한 '진실'이 교차하는데, 이는 탑승객들로 하여금 당국의 선전과 지시에 의구심을 품는 한편, “이 나라는 도대체 어디로 가자고 그러는가” 하는 정치적 문제의식을 공유하도록 하는 근간이 된다.<sup>33)</sup>

위와 같이 「김택광 소전」에서 형상화되었던 북한 주민들의 정치적 문제의식은, 「침목」에 이르러 기성세대로 하여금 금지된 정보를 확산시키도록 함으로써 미래 세대의 탈북을 야기하는 결과로 드러난다. 「침목」의 주인공 신충은 대대로 철도업에 종사하는 가족의 일원이다. 신충의 집안은 “증조할아버지 때부터 철도와 함께 살아”왔으며, “기관사 집안에 기관사가 나오는 건 당연한 일”인 까닭에 신충은 “철도를 대를 이어 지킬 것”을 결의한 채 살아왔다. 그러나 신충의 할아버지와 어머니는 국경을 넘나드는 밀거래를 통해 이미 북한 철도의 낙후성을 인지했으며, 이를 '물려받을 유산'으로 (잘못) 인지하는 미래 세대에게 철도의 실상을 전달하기에 이른다. 즉 “왜정 때 일본 놈들이 놓고 간 레루”는 “수명이 다 된 지 오래”이며, 낡은 레일로 인해 아버지가 운행하는 열차는 언제 전복될지 모른다는 것이다. 북한의 기술 수준으로는 “레루를 생산하지 못하는” 현

33) 장해성, 「김택광 소전」, 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 40, 44쪽.

상황에서 고령화된 기성세대들은 국가가 지정한 자리에 정주할 수밖에 없지만, 새로운 세대를 향해서는 “국경을 넘어 꿈을 이룰 수 있는 남조선으로 갈 것”을 독려한다. 즉 북한을 이탈한 가족들을 통해 외부 세계와 접촉하는 한편, “위안화와 달러”를 벌기 위해 “몇천 리 밖 국경으로 행상을 다녀야” 하는 현실로 인해 다양한 정보들을 접했던 북한 주민들은 “반역”에 대한 금기가 존재함에도 불구하고, 미래 세대에게 “구태의연한 정책 노선만 추구하는 집권자에게 혼을 뺏기지 말 것”을 당부한다. 이러한 맥락에 따라 작품 속에서는 “안쪽이 닳아 내러왔고” “넝마가 된 레루” 위에서, 국가적 수송이 아닌 미래 세대를 향한 금지된 정보의 확산 및 탈북의 독려가 이루어진다는 점을 눈여겨볼 필요가 있다.<sup>34)</sup>

「침묵」에 등장하는 강원선은 “남조선 서울에서 우리나라 원산까지 연결”되어 한반도의 중심을 가로지르는 노선이었다. 그러나 일제 시기 기술의 잔재(殘滓)에서 벗어나지 못한 “노동당의 위상”이 남한에까지 전달되면 안 된다는 이유로, 경원선의 복원은 무산되었다.<sup>35)</sup> 이처럼 단절된 경원선의 표상은 분단이라는 정치적 상황과 더불어 낙후된 시스템으로 인해 모빌리티를 상실한 북한 사회의 모습을 상징하지만, 그럼에도 불구하고 금지된 정보들은 “넝마 같은 철길”이 연결될 가능성을 지닌 “남조선” 공간을 환기시키며 다음 세대에게 전달된다. 이를 통해 새롭게 정보 연결망에 참여한 신층은, 국경을 넘어 실제로 탈북을 수행함으로써 남조선에 도달하는 것으로 그려진다. 요컨대 공공 모빌리티의 기능이 떨어졌다고 해서 북한의 인적 자원이 부동하지는 않으며, 기성세대의 정보 전달은 미래 세대에 이르러 국경을 횡단할 수 있는 모빌리티 역량으로서 발현된다.

### III. 평의선의 물자 수송과 교환 경제의 확산

지금까지 살펴보았듯이, 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』에 표상된 강원선은 “주민 통제에 입각한 체제 유지”에 주력하고자 했던

34) 이지명, 「침묵」, 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 59-75쪽.

35) 이지명, 「침묵」, 장해성·이지명 외 4명, 앞의 책, 70-75쪽.

당국의 의도를 넘어 북한 철도 시스템의 노후화·위계화로 인한 문제의식을 드러내거나, 분단 상황을 사유함으로써 사회적 커뮤니케이션 체제에 정치적 역동성을 투입시키는 노선으로 그려진다. 이러한 문학적 형상화는 강원선이 남한과 관련된 역사성을 담지하고 있으며, 평양·원산 등 정치적 요충지와 연결되어 있다는 지리적 특성으로 인한 것이다. 이에 비해 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』에 나타난 평의선 표상의 경우 신의주라는 국경 무역 도시와의 연결성이 강하게 드러난다. 이에 따라 평의선 표상을 다룬 작품에서는 군 단위를 기본으로 하는 자립경제 노선을 구축하고자 했던 당국의 의도를 넘어, 지역/국가의 경계를 넘나들며 생필품을 수송·거래하는 북한 주민들의 면모가 두드러진다.<sup>36)</sup>

평양-간리-문덕-신안주-정주-동림-신의주를 주요 기점으로 하는 평의선은 신의주에서 압록강 철교에 의해 중국 국경도시 단둥과 연결되는데, 신의주는 평양-베이징, 평양-심양-모스크바 간 국제열차가 운행되는 간선축이자 북·중 교류의 중심지로 기능하고 있다.<sup>37)</sup> 신의주청년역에서는 중국 화물의 수입이 활발히 이루어지는 만큼, 평의선은 북한 전 노선 중 화물 수송량이 가장 많은 것으로 알려져 있다. 이러한 정황에 따라, 평의선 표상을 다룬 작품에서는 열차안전원·열차보안원으로 표상되는 북한 당국의 규율을 회피하여 개별 화물을 수송하고 교환 경제에 참여함으로써, 각자의 생존을 도모하고자 하는 하부 행위자들이 주로 등장한다. 이 장에서는 작품 속 평의선 표상을 통해 밀거래에 나선 북한 주민들이 이동-수송 감시체계의 허점을 목격하고, 개별 화물을 안전하게 수송하기 위해 뇌물 등 자본을 개입시킴으로써 모빌리티 역량을 강화하고 각자의 생존 연결망을 구축하는 과정을 분석할 것이다. 또한 북한 주민들의 밀거래가 중국 등 타 국가들과 연결된 국제노선이라는 평의선의 특성과 맞물려, 신의주의 금전적 경관을 확대하는 과정을 고찰할 것이다.

『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』에서 가장 먼저

36) 김두얼, 앞의 글, 355-369쪽.

37) 박종철·정은이, 「국경도시 단둥과 북한 사이의 교류와 인프라에 대한 분석」, 『한국동북아논총』 72, 2014, 132쪽; 서보혁, 「북한의 산업화와 철도 근대화 정책」, 『평화연구』 제14권 1호, 2006, 79쪽.



눈에 띄는 것은 1990년대 “고난의 행군” 이후 국영 생산 및 중앙배급체제가 무너지면서 발생한 밀거래의 실태 및 이동-수송 감시체계의 허점이다. 선행 연구에서 언급했듯이, 북한의 중앙배급체제가 와해된 이후 주민들은 “나라에서 공급되지 않는 물자들을 스스로 찾아내어 거래”하기 시작했다. 이렇듯 장마당을 형성하여 개인 간 밀거래를 시도하는 것은 배급 시절 구입이 어려웠던 물품들까지 상품으로 유통하는 것을 가능하게 했으며, 주민들로 하여금 “정부가 통제하지 못하는 사회적 현실의 자리”를 모색하고자 교환 경제에 참여하도록 함으로써 “초과 가치를 창출하고 외부 자본과 접촉”하는 결과를 초래했다.<sup>38)</sup> 그러나 “장마당을 통해 투입하는 자본의 흐름”<sup>39)</sup>과 접촉하기 위해서는 북한 당국이 구축한 이동-수송 감시체계를 돌파해야 하는바, 이는 작품에 등장하는 인물들이 체제의 균열 및 부조리를 목격하는 원인이 된다.

가령 「가짜인간」에서는 15년간 모범 여객열차기관사로 근무해 온 명수의 “불법 장사”를 추적함으로써, 장삿길 곳곳에서 마주하게 되는 단속의 허점 및 이동-수송 감시체계 돌파의 어려움을 형상화한다. 작품 속에서 명수는 배급도 안주는 직장으로 인해 어려운 가정 경제를 영위하지만, “여객열차를 맡겨준 노동당에 대한 감사는 그의 가슴 전반을 온수처럼 데워주고” 있다. “사람은 부단히 통제를 받아야 제 갈 길을 간다”는 신념을 지닌 명수는 그간 당이 시키는 대로 살아왔으나, 결국 생존을 위해 가짜 화폐를 들고 “불법 물건거래”를 시도하기에 이른다. 「기나긴 하루」에서도 볼 수 있듯이 북한 당국은 기존 자립경제 노선이 무력해졌음에도 불구하고 각 지역의 경계 내에서 국영 생산에 기여할 것을 강조했으나, “돈이 없어 당비 납부를 미루다가 출당 경고까지 받은” 주민들은 “큰 장마당”으로 가기 위해 기차를 타지 않을 수 없는 것이다. 그러나 거래를 위해 탑승할 열차는 범죄의 온상이었음이 밝혀지고, 사기를 당한 명수는 어렵게 확보한 “가짜 해삼 10kg”를 도로 빼앗길 위기에 처한다. 이때 “노상강도”를 단속해야 할 철도 보안원들은 별다른 도움이 되지 않으며, 물품 강탈이 횡행하

38) 서세립, 앞의 글, 방민호 외, 앞의 책, 48-49쪽.

39) 서세립, 앞의 글, 방민호 외, 앞의 책, 49쪽.

는 북한 철도의 이동-수송 감시체계는 “열차에서 살다시피 하는” 베테랑 기관사조차 무사히 통과하기 어려울 정도로 위험한 것으로 드러난다.<sup>40)</sup> 이처럼 표준 감시체계가 부재하는 북한 철도에서, 개별 화물들을 안전하게 수송하기 위해서는 열차안전원이나 열차보안원에게 뇌물을 주어야 한다. 「거미줄 철도」나 「기나긴 하루」에서 볼 수 있듯이 돈을 노리는 “역 보안서의 생트집”은 밀거래자들에게 일상이 되었는데, 열차 내에서의 범죄를 모면할 뿐만 아니라 “개인 장사를 금지한 당국의 방침”을 회피하기 위해서는 단속을 빙자하여 시비를 거는 열차보안원들에게 뇌물을 주지 않을 수 없다. 이로 인해 “짐 실을 때 뜯기고, 차에 올라서 승무보안원한테 뜯기고, 차장한테 뜯기고, 여객전무한테 뜯기는” 부조리한 정황은 철도 수송의 관행으로 자리 잡았다. 이처럼 “나라의 동맥이라는 철도가 인민의 피를 빠는 거미줄”이 된 현 실태는 장삿길에 나선 북한 주민들로 하여금 뇌물만으로 “돈을 길에다 줄줄 흘리며 다니는 꼴”을 목격하게 하고, 뇌물 없이는 개인 화물을 몰수당할 수밖에 없는 현실 앞에서 “여기까지 다 와서 빼앗길 순 없다”는 “마음의 오기”를 느끼게끔 한다.<sup>41)</sup> 가령 「기나긴 하루」에서 인경이라는 여성은 어머니 약을 구하기 위해 준비한 가자미를 몰수당할 위기에 직면하여, “개인 물건을 통째로 빼앗겼다”는 막막함의 정서를 전면에 내세운다.<sup>42)</sup>

“고기를 잡아서 나라에 바칠 대신에 전탕 빼돌려서 제 배를 채운다”는 불합리한 죄목을 강요하는 부조리한 단속의 경험은, 하부 행위자들에게 사회주의 체제와 부합하지 않는 ‘사유 재산’에 대한 의식을 부각시키는 기반이 되기도 한다. 즉 열차 안에서 단속에 직면한 인경이 “이 고기가 국가 고집니까? 왜 개인 물건을 회수합니까?”라고 질문했을 때 인경의 가자미는 “내 물고기”로 명확하게 명명되고, 여기에 대해 “국가에서 고기 잡으라고 기름과 배를 대 줘서 잡은 물고기이니 국가의 것”이라는 철도 간부의 설명은 인경으로 하여금 “억이 막혀

40) 이지명, 「가짜인간」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 54-59, 71-72, 76-85; 김정애, 「기나긴 하루」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 140쪽.

41) 도명학, 「거미줄 철도」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 108-114; 김정애, 「기나긴 하루」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 149, 167쪽.

42) 김정애, 「기나긴 하루」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 156-170쪽.

소리 없는 눈물”을 자아내도록 하는 것으로 그려진다. 이 대목에서 인경은 완벽하게 자본주의 시스템을 이해하지 못했을지라도, 장마당을 통해 투입한 자본의 흐름과 접촉함으로써 “국가의 것”과 구분되는 “개인 재산”에 대한 각성을 드러낸다.

위와 같이 「기나긴 하루」에서 처음 밀거래에 나선 주민이 화물을 몰수당한 채 당국의 규율에 부응할 수밖에 없었다면, 「평양-신의주 로또행 열차」는 물적 자원을 “국가재산”으로 귀속시킬 것을 지시하는 당의 방침에도 불구하고 주민들로 하여금 “제 물건”에 대한 애착과 더불어 “뇌물충화”를 사업 수단으로 활용하도록 함으로써, “자기의 뒤를 대줄 대상을 포섭”하여 생존 연결망을 구축하는 면모를 형상화한다는 측면에서 주목된다.

「평양-신의주 로또행 열차」는 회령에서 보따리 장사를 하다 신의주로 옮겨 시멘트 장사를 하는 진옥의 이야기를 다룬다. 회령에서 처음 남세장사로 나섰던 진옥은 “열차 안에서의 돈벌이 구조”를 발견한다. 이후 “열차 빵통(화물열차)”을 통째로 임대해 장사하는 방법을 터득한 진옥은 혜산이나 회령 등 작은 국경도시를 떠나, 국제무역의 핵심 지역인 “신의주장사”로 나서게 된다. 작품에 드러나듯 “평양과 신의주는 권력과 국경이 째뽕된 지역”이었으며, “화물이든 사람이든 평의선 방향으로 움직이는 모든 것들이 사이즈가 달랐다.” “평양은 수뇌부, 신의주는 중국을 등에 업은 금융도시”이며, “평양과 국경을 오가는 이들에게는 분초가 돈이 된다.” 이러한 평의선의 특성은 진옥으로 하여금 “뒤를 봐주며 목돈을 쥐는 간부”들을 생존 연결망에 포섭하는 한편, 분초가 돈이 될 사람들을 위해 “최대 급행열차”를 연결망의 주요 행위자로 참여시킴으로써 스스로의 모빌리티 역량을 강화하는 바탕이 된다.<sup>43)</sup>

실제로 “순천 화물역에서 시멘트를 싣고 출발해 서평양 조차장에 도착한 후, 평의선 철도로 신의주에 도착하여 시멘트를 판매하고 중국에 밀수할 파동(破銅)을 운반”하는 진옥의 불법 사업에서 핵심이 되는 것은 보안서장·인민반장·검찰·철도운영지도국 등 당 간부들과 구축한 “인맥”인 것으로 제시된다. 진옥

43) 설송아, 「평양-신의주 로또행 열차」, 강해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 186-187, 210-211쪽.

은 “돈 뽑아내자는 꼼수”를 부리던 이들을 “뇌물충화”를 통해 포섭함으로써, 서로가 서로를 필요로 하는 “먹이사슬 관계”를 구축한다. 요컨대 “검사는 비사검 열이 언제 나온다는 정보를 진옥에게 주었고 그때마다 챙겨주는 돈을 가져갔으며”, 이에 따라 “진옥의 장사 범위가 넓어질수록 검사의 권력 기반도 탄탄해졌다.” “불법 단단계”를 연상케 하는 이러한 생존 연결망은 열차·화물차 등 비인간 행위자들의 참여를 통해 확대·강화되는데, 즉 진옥은 “시멘트 수송을 위해 국가 화물열차를 임대”하고 검사의 처남이 소속된 “민방위훈련소 화물차”를 동원함으로써 “밀수 과정”을 성공적으로 마무리했던 것이다. 여기에 “장사째마가 확실한 사람을 통해 돈을 굴리고자 하는” 돈주들까지 포섭되면서, 장사를 둘러싼 진옥의 생존 연결망은 신의주라는 국제무역도시의 위상에 걸맞은 스케일로 확장되기 시작한다.<sup>44)</sup>

중국인을 비롯한 국제관광객이 몰려들 뿐만 아니라 “북-중간 무역과 교류”를 활발히 추진하는 신의주에서, 진옥은 연착이 잦은 북한 철도 시스템을 대체할 수 있는 새로운 모빌리티 수단을 모색한다. 즉 북한에서는 “동맥경화에 걸린 국영 철도”로 인해 “최대 급행열차”에 대한 수요가 존재하지만, (개인이 장악한 버스나 택시와 달리) “국영 철도”는 여전히 “누구도 손대지 않은 금덩이”로 남아 있었던 것이다. 이에 따라 진옥은 “디젤유 기관차”를 도입하여 열차를 운영하고자 하는 계획을 수립하고, “오천 달러 현금”을 들고 “개천철도국 부국장”을 찾아감으로써 “연착 없는 최대 급행열차”의 속도로 평의선을 오르내리는 “외화벌이” 사업을 추진한다. 디젤유 기관차로 평의선 열차를 시범 운행하겠다는 진옥의 사업제안서는 “개인 투자”에 입각한 “자본주의 방식”이라는 파격성에도 불구하고, “내부 원천을 동원해 철도를 살려야” 했던 평양철도국의 최종 승인을 받았다. 이로써 불법적 밀거래 장사였던 진옥은 스스로에게 “개천철도국”에 소속된 합법적 간부의 위상을 부여하는 한편, 언제든지 “강을 건너 탈북할 수 있는” 모빌리티 역량을 보유하게 된다. 나아가 “디젤유 기관차”를 활용한 진옥의 이동 실천은 “연유 공급소·주유소·연유 창고” 등의 기반 시설을 건설하

44) 설송아, 「평양-신의주 로또행 열차」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 174-187쪽.

고 인력을 고용하며, 무역회사 간부들을 고객으로 삼는 “외화벌이 기지”를 구축함으로써 신의주의 금전적 경관을 확대하기에 이른다. 이때 진옥이 “나의 열차”로 명명하는 “디젤유 기관차”에 대한 개인 투자를 통해 철도국 간부로 변신하는 작품의 결말은 북한 사회주의 체제가 시장과 자본을 수용하는 것으로 해석될 수도 있고, 북한 주민이 시장과 자본의 활용을 통해 구축한 ‘생존 연결망’에 국가가 포섭되는 것으로 해석될 수도 있다.<sup>45)</sup>

위와 같이 작품 속에서 개인 장사의 불법적 위상과 국영 생산의 합법적 위상을 전도시켰던 진옥의 모습은, 그간 북한 내부를 가로지르며 축적한 모빌리티 역량 및 연결망을 바탕으로 북한 전체의 모빌리티 역량 및 통치성의 방식에 변화를 야기한다는 측면에서 주목할 필요가 있다. 즉 기존 북한 사회주의 체제가 중앙당의 일률적 규율 하에 자원 및 정보의 유출입이 통제되는 “폐쇄형 행위자-연결망”의 특성을 담지하고 있었다면, 진옥의 “외화벌이” 사업은 지역/국가의 경계 횡단을 통해 인간/비인간 행위자들을 상호작용하도록 함으로써 다양한 연결망을 생성하고, 이를 통해 자원 및 정보가 다방면으로 확산되는 양상을 형상화한다는 측면에서 기존 일방향적 통치성의 균열을 드러낸다.<sup>46)</sup> 실제로 「평양-신의주 로또행 열차」에서는 중앙당과 다른 통치성의 형태를 제시하는 바, 진옥은 “외화벌이 기지” 인력을 고용할 때 “기지에 필요한 것은 열차를 정시 운행할 수 있는 능력자”이며, 따라서 “성분이요 가정도대요 충성심이요 이런 잡다한 것들은 모조리 배제”하겠다고 선언하는 면모를 보인다. 그렇다면 「평양-신의주 로또행 열차」는 개별 연결망을 형성하는 역동성을 선보였던 하부 행위자들의 이동 실천이, 부동성으로 일관했던 북한 당국의 “폐쇄형 행위자-연결망”의 틈새로 파고들어 이동 수단·사람·활동·공간의 배치를 둘러싼 노후화된 규범에 변이를 일으키고, 기존 권력과의 조응 하에 사회적 질서를 재편하는 과정을 형상화했다는 측면에서 의의를 지닌다. 실제 북한의 현실과 대비시켜 볼 때, 이와 같은 문학적 형상화는 “1990년대 식량난 이후 북한 당국이 정

45) 설송아, 「평양-신의주 로또행 열차」, 장해성·이지명 외 3명, 앞의 책, 182-227쪽.

46) 광정래, 앞의 글, 368, 370쪽.

책적으로 외화벌이를 장려하면서 각급 당 조직, 군부, 행정단위들이 경쟁적으로 회사를 세워, “출신성분이나 전과에 영향을 받지 않고 사장님 소리를 듣게 했던” 실태를 반영한 것이다. 특히 「평양-신의주 로또행 열차」는 “지속적인 전력난으로 전기기관차 운행에 차질이 생기면서 디젤을 연료로 하는 내연기관차의 물류 운송 사업이 외화벌이 회사·개인 장사꾼들에게 인기를 얻었던”<sup>47)</sup> 최근의 사례를 서사화하고 있다. 이러한 문학적 시도는 북한 사회를 “선협적 실재”로서의 폐쇄된 체제가 아니라 “끊임없는 협상 및 (주관성, 의도성을 갖춘) 이중적 행위자들의 일상적 실천의 산물”로 새롭게 인지할 수 있도록 한다는 측면에서 북한에 대한 인식적 지평을 넓힌 것으로 평가될 수 있다.<sup>48)</sup>

#### IV. 나가며: 북한 주민들의 이동 실천과 모빌리티 역량

이 글에서는 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』(2020), 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』(2021)에 대한 분석을 통해, 북한 철도 시스템이 부동산성의 현실과 맞물려 탑승객들을 자원 및 정보를 이동시키는 행위주체로서 재정위하는 과정을 고찰했다. 특히 이 글에서는 원산으로 대표되는 정치적 요충지나 신의주로 대표되는 국경 무역 도시에 위치한 철도역을 기반으로 전개되는 주민들의 정치·경제적 실천에 초점을 맞추으로써, 동시대 북한 주민들이 탈북에 이르기까지 어떠한 모빌리티 역량을 축적하고 활용했는지를 조명했다.

『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』에 나타난 강원선 표상의 경우, 평양·원산 등 정치적 요충지와의 연결성으로 인해 주민들로 하여금 위계화된 북한 사회의 불합리성을 목격하게 하고, 남한과의 공간적 연결(가능)성으로 인해 분단이라는 정치적 상황을 사유하도록 함으로써 당국에 대한 반체제적 정보 및 담화들을 수송하는 노선으로 형상화된다는 점을 고찰했다. 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까지』에 나타난 평의선

47) 설송아, 『사회주의 시장 풍경』, 시산책사, 2022, 14-18, 73-74쪽.

48) 장세용, 「공간과 이동성, 이동성의 연결망」, 『역사와 경계』 84, 2012, 297쪽.

표상의 경우, 교환 경제에 참여하는 북한 주민들로 하여금 이동-수송 감시체계의 허점을 목격하고 각자의 생존 연결망을 구축하도록 하는 한편, 중국과 연결된 국제노선이라는 특성과 맞물려 국경무역도시 신의주의 금전적 경관을 확대하는 결과로 나아간다는 점을 밝혔다. 이러한 강원선·평의선 표상은 북한 주민들이 자원 및 정보를 이동시키거나 개별 생존 연결망을 형성하도록 하는 배경으로 작용한다는 측면에서 중요하다. 즉 북한 주민들은 각자의 신체를 운송 수단으로 활용하여 정보를 수송함으로써 사회적 커뮤니케이션 체계 내부에 정치적 역동성을 투입시키고, 생필품을 거래하는 행위주체로서 스스로를 재정위하며, 인간·사물·정보·공간 등 다양한 인간/비인간 행위자들을 각자의 생존 연결망(survival network)에 포섭함으로써 더 나은 삶의 터전을 찾아 탈북을 감행하거나 국경을 넘나들며 생활 영역을 확장할 수 있는 모빌리티 역량을 축적했다. 이러한 북한 주민들의 모빌리티 역량은 북한 통치성의 근간이 되었던 폐쇄형 행위자-연결망에 균열을 일으키고, 이동 수단·사람·활동·공간의 배치를 둘러싼 노후화된 규범에 변이를 야기하며, 기존 권력과의 조응 하에 사회적 질서를 재편하는 결과를 초래한다는 측면에서 주목할 만한 의의를 지닌다. 나아가 북한 주민들의 모빌리티 역량에 대한 문학적 형상화는 “통제 가능한 질서와 체제 속에 사유와 행위가 가두어진”<sup>49)</sup> 고정적이며 폐쇄적인 “실재”로서 인지되었던 북한 사회를 “부단히 유동하면서 지속적으로 재형성되는 장소”이자, “주관성·의도성을 갖춘 이종적 행위자들의 일상적 실천의 산물”로 새롭게 포착할 수 있도록 한다는 측면에서<sup>50)</sup>, 북한에 대한 인식적 지평의 확장에 기여하는 것이다.

49) 양종근, 앞의 글, 109쪽.

50) 장세용, 앞의 글, 277, 297쪽.

## 참고 문헌

### 1. 기본자료

장해성·이지명 외 4명, 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집-원산에서 철원까지』, 예  
육, 2020.

장해성·이지명 외 3명, 『북한 작가들의 철도 이야기 소설집 2-신의주에서 개성까  
지』, 방민호·김민지 편, 예육, 2021.

문기환, 「유라시아 철도 연결, 북한철도 시설 개량·현대화 필수…」, 『국토매일』,  
2015. 1. 12.

유영구, 「북한의 철도 운송 체계의 실상은?」, 『프레스리안』, 2021.

### 2. 논문 및 단행본

곽정래, 「행위자-연결망 이론(Actor-Network Theory)으로 본 북한 사회 내 정보 이동  
성과 커뮤니케이션 구조 분화」, 『사회과학연구』 제26권 3호, 2015, 365-366, 373-  
374쪽.

김도경, 「분화되는 모빌리티, 자동차가 창출하는 근대적 시공간」, 『한국문예비평연  
구』 68, 2020, 36-37쪽.

김두얼, 「북한의 철도건설, 1900~2015: 산업화와 장기 경제침체에 대한 함의」, 『나라  
경제』 20권 11호, 2018, 335-336, 363-364쪽.

김성경, 「경험되는 북중 경계지역과 이동경로- 북한이탈주민의 경계 넘기와 초국적  
민족 공간의 경계 확장」, 『공간과 사회』, 40, 2012, 114-158쪽.

\_\_\_\_\_, 「북한이탈주민의 월경과 북중 경계지역: '감각'되는 '장소'와 북한이탈여성  
의 '젠더'화된 장소 감각」, 『한국사회학』, 47(1), 2013, 221-253쪽.

김인구, 「철도수송에 편중된 북한의 수송체계」, 『북한』 245, 1992, 137쪽.

미미 셸러, 『모빌리티 정의』, 알피, 2019.

박배균, 「초국가적 이주와 정착을 바라보는 공간적 관점에 대한 연구: 장소, 영역, 네  
트워크, 스케일의 4가지 공간적 차원을 중심으로」, 『한국지역지리학회지』 제15  
권 5호, 2009, 616-634쪽.

박종철·정은이, 「국경도시 단둥과 북한 사이의 교류와 인프라에 대한 분석」, 『한국동  
북아논총』 72, 2014, 132쪽.

방민호 외 8인, 『탈북 문학의 도전과 실험』, 역락, 2019.

베네딕트 앤더슨, 『상상의 공동체』, 윤희숙 옮김, 나남출판, 2002, 50쪽.

소영현, 「마이내리티, 디아스포라-국경을 넘는 여성들」, 『여성문학연구』 22, 2009.



- 서보혁, 「북한의 산업화와 철도 근대화 정책」, 『평화연구』 제14권 1호, 2006, 79쪽.
- 서사범, 「북한철도의 실상」, 『대한토목학회지』 57권 1호, 2009, 115-117쪽.
- 설송아, 『사회주의 시장 풍경』, 시산맥사, 2022.
- 오윤호, 「탈북 디아스포라의 타자정체성과 자본주의적 생태의 비극성 - 2000년대 탈북 소재 소설 연구」, 『문학과환경』 10권 1호, 2011.
- 엄미옥, 「전지구화시대, 여성이주 서사와 장소 만들기」, 『비평문학』 76, 2020.6.
- 양종근, 「모빌리티, 디아스포라, 난민 문학」, 『탐라문화』 68, 2121.12.
- 이명, 「심각한 동맥경화에 빠진 북한철도」, 『북한』, 2016, 124쪽.
- 장세용, 「공간과 이동성, 이동성의 연결망」, 『역사와 경계』 84, 2012.
- 정수열 · 정연형, 「국내 북한이탈주민의 모빌리티 역량과 이주 실천」, 『대한지리학회지』 제56권 제6호, 2021.12, 573-575쪽.
- 존 어리, 『모빌리티』, 강현수·이희상 옮김, 아카넷, 2014, 185-186, 195-196, 41, 205-206쪽.
- \_\_\_\_\_, 이희상 공역, 『모빌리티(Mobilities)』(2007), 커뮤니케이션북스, 2016. 4. 11. x viii쪽.
- 콜린 고든 외 엮음, 『푸코 효과: 통치성에 관한 연구』, 심정보 외 옮김, 난장, 2014, 133-157쪽 참조.
- 하신애, 「제국의 법역(法域)으로서의 대동아와 식민지 조선인의 모빌리티(mobility) (2)-박태원을 중심으로」, 『구보학보』 23, 2019, 78쪽.

## Abstract

### North Korean Railway Mobility and the Dynamics Inside and Outside of Discipline

-Based on the comparison between Gangwon Line and Pyeongui Line in North Korean Defectors' Fictions-

Chung Jaeho(first author, Yonsei University, Master's Student)

Ha Shinae(corresponding author, Yonsei University, Research Professor)

This article aims to analyze the railway mobility shown in 『North Korean Writers' Fiction Collection of Railroad Stories-From Wonsan to Cheorwon』(2020) and 『North Korean Writers' Fiction Collection of Railroad Stories 2- From Sinuiju to Gaesong』(2021), to examine how the mobile transportation system, and surrounding contemporary political and economic situation caused the residents to execute the movement practice. In particular, by bringing North Korean residents' political and economic practices unfolded along railway stations positioned at politically significant places or border trade cities into focus, this article demonstrates the mobility abilities of North Korean citizens who have complied with the disciplines of the Democratic People's Republic of Korea but also shown dynamics that transcend governance from various angles. This movement of residents needs to be treated as important in terms of creating cracks in the closed agent-connection network that has been the bedrock of North Korea's governance and, furthermore, redefining the geography around the railway line and leading to North Korean defections.

Keywords: mobility, agents, monitoring system, governance, North Korean defector literature, North Korean residents

논문 투고일 : 2022년 09월 15일 심사 완료일 : 2022년 10월 08일 게재 확정일 : 2022년 10월 13일
--